

Małgorzata MARKS-KRZYSZKOWSKA
Uniwersytet Łódzki
Wydział Ekonomiczno-Socjologiczny
e-mail: malgorzata.marks@uni.lodz.pl
ORCID: 0000-0001-9430-8476

Prace i Studia Geograficzne
ISSN: 0208–4589; ISSN (*online*): 2543–7313
2026, t. 71.2, s. 7–22
DOI: 10.48128/pisg-2026-71.2-01

OCENY RZĄDZENIA LOKALNEGO WŚRÓD MIESZKAŃCÓW OBSZARÓW WIEJSKICH W POLSCE: ROLA POSTRZEGANEJ DOSTĘPNOŚCI TRANSPORTOWEJ I PRZYWIĄZANIA DO MIEJSCA

**Assessments of the local good governance among rural residents in Poland: the role of
perceived transport accessibility and attachment to place**

Abstract: The article analyses the relationship between local governance assessment, perceived transport accessibility, and place attachment among rural residents in Poland. Based on survey data from rural municipalities and rural areas of urban–rural municipalities ($n = 700$), results show that transport accessibility and place attachment are positively associated with governance evaluations. Transport is the strongest predictor, while place attachment has a weaker independent effect. Including place attachment reduces but does not eliminate the transport–governance link. No significant differences were found between residents of rural municipalities and rural areas of urban–rural municipalities.

Wpłynęło: 06.02.2026

Zaakceptowano: 10.06.2026

Zalecany sposób cytowania / Cite as: Marks-Krzychowska M., 2026, Oceny rządzenia lokalnego wśród mieszkańców obszarów wiejskich w Polsce: rola postrzeganej dostępności transportowej i przywiązania do miejsca, *Prace i Studia Geograficzne*, 71.2, Wydział Geografii i Studiów Regionalnych Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa, 7–22, DOI: 10.48128/pisg-2026-71.2-01.

© Copyright by Wydział Geografii i Studiów Regionalnych Uniwersytetu Warszawskiego & Autorzy



Artykuł opublikowany przez Paradigm i objęty licencją Creative Commons Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International License

Key words: local good governance, place attachment, transport accessibility, rural residents' perceptions, rural areas, social survey

WPROWADZENIE

Problematyka rządzenia lokalnego (ang. *local good governance*) jest istotnym przedmiotem badań w geografii społeczno-ekonomicznej i studiach regionalnych (Charron i in. 2014), zwłaszcza w kontekście obszarów wiejskich (np. Goodwin 1998; Guzał-Dec i in. 2020; Kniec, Goszczyński 2022). Jakość rządzenia na poziomie lokalnym nie wynika wyłącznie z formalnych rozwiązań instytucjonalnych; jest również silnie powiązana z codziennymi doświadczeniami mieszkańców, ich relacją z miejscem zamieszkania oraz dostępnością podstawowych usług publicznych (Gieling i in.

2019). W tym ujęciu może być traktowana jako element szerszego procesu kształtowania spójności terytorialnej i jakości życia w przestrzeni lokalnej (Rodríguez-Pose 2020).

Deficyty transportu zbiorowego i niska dostępność komunikacyjna obszarów wiejskich w Polsce (por. *Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030* 2019, *Strategia zrównoważonego rozwoju wsi, rolnictwa i rybactwa 2030* 2019) stanowią trwałą barierę rozwojową oraz ograniczają dostęp mieszkańców do usług publicznych. Szczególną rolę w tym procesie odgrywa dostępność transportowa, rozumiana nie tylko jako obiektywny układ infrastruktury, lecz także jako subiektywnie doświadczana możliwość przemieszczania się i korzystania z usług zlokalizowanych poza miejscem zamieszkania (Lättman i in. 2016; Lättman i in. 2018). W literaturze geograficznej podkreśla się, że ograniczona dostępność transportowa może pogłębiać poczucie peryferyjności, wpływać na relacje z instytucjami publicznymi oraz pośrednio oddziaływać na ocenę działań władz lokalnych (Farrington, Farrington 2005). Równocześnie ważnym wymiarem funkcjonowania obszarów wiejskich jest emocjonalny stosunek do miejsca zamieszkania (ang. *place attachment*). Obejmuje on przywiązanie do miejsca, satysfakcję z zamieszkiwania oraz identyfikację z lokalną wspólnotą (Scannell, Gifford 2010; Lewicka 2011). Relacja człowiek–miejsce może stabilizować postawy wobec lokalnych instytucji, ale także modyfikować oczekiwania wobec warunków zamieszkiwania, w tym także rządzenia lokalnego (Manzo, Perkins 2006).

Celem niniejszego artykułu jest wyjaśnienie, w jakim stopniu postrzegana dostępność transportowa oraz przywiązanie do miejsca współkształtują oceny rządzenia lokalnego wśród mieszkańców terenów wiejskich w Polsce. Analiza statystyczna stanowi w tym ujęciu narzędzie służące do identyfikacji siły i kierunku tych zależności, a nie cel sam w sobie. Pomocniczo sprawdzono, czy zależności te różnią się między mieszkańcami gmin wiejskich i terenów wiejskich gmin miejsko-wiejskich. Przedmiot analiz stanowią zatem percepcje mieszkańców dotyczące: rządzenia lokalnego (tj. przejrzystość, wiarygodność, rozliczalność, otwartość/inkluzywność, partycypację i responsywność), przywiązania do miejsca (poczucie zakorzenienia, satysfakcja, duma, skłonność do wyprowadzki itp.), dostępności transportowej (rozumianej jako ocena stanu dróg i połączeń komunikacyjnych, a zatem nie transportu jako infrastruktury w sensie obiektywnym, lecz subiektywnego doświadczenia dostępności).

Stosownie do celu artykułu sformułowano następujące pytania badawcze: • Jaki jest poziom oceny rządzenia lokalnego, przywiązania do gminy oraz percepcji dostępności transportowej w badanej populacji mieszkańców obszarów wiejskich? • Jakie są relacje między oceną rządzenia lokalnego, dostępnością transportową i zakorzenieniem mieszkańców w gminie? • Czy relacje między oceną rządzenia lokalnego, postrzeganą dostępnością transportową i przywiązaniem do gminy są zróżnicowane ze względu na typ gminy?

Artykuł wpisuje się w nurt badań nad społecznymi uwarunkowaniami jakości gospodarowania przestrzenią lokalną. Analiza koncentruje się na społecznych mechanizmach kształtowania ocen rządzenia lokalnego, a nie na porównaniach instytucjonalnych między jednostkami samorządu (gminami).

TŁO TEORETYCZNE

Dobre rządzenie (ang. *good governance*) rozumiane jest jako sposób sprawowania władzy publicznej oparty na przejrzystości, rozliczalności, skuteczności, partycypacji oraz poszanowaniu prawa, który sprzyja realizacji celów publicznych i wzmacnia relacje między instytucjami a obywatelami (Pierre, Peters 2000; UNDP 2014; Kaufmann i in. 2010; Rothstein, Teorell 2008)¹. W literaturze

¹ Należy wyraźnie rozróżnić pojęcia dobrego rządzenia (ang. *good governance*) od współzarządzania (*governance*). *Governance* odnosi się do sposobu koordynacji działań zbiorowych oraz mechanizmów sprawowania władzy publicznej, obejmujących nie tylko państwo i administrację, lecz także aktorów rynkowych i społecz-

podkreśla się ograniczenia uniwersalnych miar rządzenia oraz konieczność ich osadzenia w kontekście lokalnym i regionalnym, co znalazło odzwierciedlenie w krajowych próbach operacjonalizacji tego pojęcia (np. Wilkin i in. 2008; Marks-Krzyszkowska, Rudolf 2024). Szeroko stosowanym punktem odniesienia są m.in. wskaźniki dobrego rządzenia tworzone na potrzeby analiz porównawczych, podkreślające wielowymiarowość zjawiska i ograniczenia pojedynczych miar (Kaufmann i in. 2010; Charron i in. 2013). Pojęcie dobrego rządzenia, rozwijane pierwotnie w ramach nauk o administracji publicznej i polityk publicznych, zostało zaadaptowane na gruncie geografii społeczno-ekonomicznej jako rama analityczna oceny jakości funkcjonowania instytucji publicznych oraz ich relacji z obywatelami w wymiarze przestrzennym (Bovaird, Löffler 2003). Zatem dobre rządzenie analizowano nie tylko jako „jakość instytucji” sama w sobie, lecz także jako element warunkujący rozwój terytorialny, zdolność do absorpcji polityk publicznych oraz czynnik zróżnicowań przestrzennych (Rodríguez-Pose 2013; Mendez 2024). W tym nurcie ważnym odniesieniem są badania na poziomie subnarodowym, pokazujące istotne zróżnicowanie regionalne w obrębie państw i konsekwencje tych różnic dla rozwoju (Charron i in. 2014).

Dobre rządzenie w kontekście obszarów wiejskich nabiera dodatkowego znaczenia ze względu na specyfikę skali instytucjonalnej, ograniczenia zasobowe oraz większą rolę relacji nieformalnych, personalnych (Douglas 2018; Furmankiewicz i in. 2016). W Polsce i innych krajach posttransformacyjnych kwestie partycypacji, rozliczalności i sposobów rozliczania lokalnych elit bywają analizowane m.in. przez pryzmat mechanizmów reprezentacji i reguł wyborczych, które mogą wpływać na tryb rządzenia w gminach (Fałkowski 2013). Równie istotne jest spojrzenie na te zagadnienia z perspektywy lokalnej, gdyż analiza ocen rządzenia na poziomie pojedynczych gmin pozwala uchwycić mikrospołeczne mechanizmy relacji między mieszkańcami a instytucjami publicznymi, które kształtują społeczne oceny i legitymizację lokalnej władzy (Rothstein, Teorell 2008).

W geografii społecznej oraz psychologii środowiskowej przywiązanie do miejsca (*place attachment*) stanowi kluczową kategorię opisu relacji jednostki i wspólnoty z miejscem. Koncepcja ta jest ujmowana jako wielowymiarowa więź obejmująca komponent osoby (indywidualny i zbiorowy), procesy psychologiczne (afekt, poznanie, zachowanie) oraz właściwości miejsca (Scannell, Gifford 2010). W ujęciu syntetycznym pojęcie to bywa traktowane jako zjawisko stabilne w czasie i przestrzeni, choć jego treść i intensywność zależą od doświadczeń oraz kontekstu społeczno-kulturowego (Lewicka 2011).

Na obszarach wiejskich zakorzenienie w miejscu może być wzmacniane przez trwałe relacje sąsiedzkie, długookresową ciągłość zamieszkiwania oraz silną tożsamość lokalną, ale jednocześnie osłabiane przez procesy depopulacji, ograniczoną dostępność usług publicznych oraz bariery mobilności przestrzennej (Brown, Schafft 2011; Gieling i in. 2019). Silne przywiązanie do miejsca może współkształtować oceny funkcjonowania instytucji lokalnych. Z jednej strony więź ta sprzyja stabilizacji postaw mieszkańców, wzmacniając akceptację decyzji władz lokalnych i skłonność do ich legitymizowania. Z drugiej strony może prowadzić do podwyższenia oczekiwań wobec jakości rzą-

nych, formalne instytucje oraz nieformalne praktyki współrządzenia. W tym ujęciu jest pojęciem deskryptywnym – opisuje jak faktycznie funkcjonują relacje władzy, procesy decyzyjne i sieci aktorów w danym układzie terytorialnym, bez przesądzania o ich jakości czy skuteczności (Pierre, Peters 2000). *Good governance* stanowi natomiast pojęcie normatywne i ocenne, odnoszące się do jakości tych procesów. Oznacza ono taki sposób rządzenia, który spełnia określone standardy i wartości, takie jak przejrzystość, rozliczalność, skuteczność, partycypacja, inkluzywność oraz poszanowanie prawa. W tym sensie *good governance* nie opisuje każdego układu rządzenia, lecz tylko te jego formy, które są uznawane za społecznie pożądane i sprzyjające rozwojowi (UNDP 2014; Rothstein, Teorell 2008). Zatem, *governance* odpowiada na pytanie *jak rządzenie jest zorganizowane i praktykowane*, natomiast *good governance* – *jak dobre (w sensie normatywnym i funkcjonalnym) jest to rządzenie*. W badaniach geografii społeczno-ekonomicznej i studiów regionalnych rozróżnienie to pozwala oddzielić analizę struktur i mechanizmów władzy od ich oceny w kontekście jakości życia, dostępu do usług publicznych i spójności terytorialnej.

dzenia, przejrzystości działań oraz skutecznej ochrony interesów lokalnej wspólnoty (Manzo, Perkins 2006; Lewicka 2011).

Dostępność transportowa jest zwykle operacjonalizowana obiektywnie (czas, koszt, odległość) (Geurs, van Wee 2004). W ostatnich latach rozwija się jednak perspektywa *perceived accessibility*, akcentująca doświadczenie użytkownika oraz ocenę „możliwości i łatwości” realizacji preferowanych aktywności przy użyciu określonych środków transportu (Lättman i in. 2016; Moleman, Kroesen 2025).

W polskich badaniach nad rozwojem obszarów wiejskich podkreśla się, że dostępność transportowa stanowi jeden z podstawowych warunków spójności terytorialnej oraz zapewnienia dostępu do usług publicznych. Analizy prowadzone przez T. Komornickiego i współautorów (2010), P. Rosika (2012) oraz R. Guzika i A. Kołosa (2021) wskazują, że pomimo poprawy infrastruktury drogowej w wielu regionach kraju utrzymują się istotne różnice w dostępności transportu zbiorowego, szczególnie na obszarach peryferyjnych. Z perspektywy mieszkańców oznacza to, że ocena jakości lokalnego systemu transportowego obejmuje zarówno stan infrastruktury, jak i rzeczywistą możliwość przemieszczania się. Szczególne konsekwencje tych ograniczeń dotyczą grup zależnych od transportu publicznego. Badania prowadzone przez UNICEF Polska (2020) wskazują, że ograniczona dostępność połączeń transportowych stanowi istotną barierę w dostępie młodzieży do edukacji, zajęć pozaszkolnych i innych aktywności społecznych, zwłaszcza na obszarach wiejskich i małomiasteczkowych.

W odniesieniu do obszarów wiejskich postrzegana dostępność transportowa ma wysoką użyteczność, ponieważ mieszkańcy doświadczają jej w codziennych praktykach, np. podczas dojazdu do usług publicznych, pracy, szkoły i instytucji administracyjnych, co dobrze pokazują badania dotyczące dostępności miast powiatowych transportem publicznym z obszarów wiejskich. Stan dróg i funkcjonowanie transportu zbiorowego mogą być interpretowane jako wymierny rezultat (lub zaniechanie) działań władz, co przekłada się na ocenę ich sprawczości, kompetencji i responsywności (Guzik, Kołós 2021; Płachta, Parol 2025).

Z perspektywy podejścia społeczno-przestrzennego rządzenie lokalne, przywiązanie do miejsca i postrzegana dostępność transportową można traktować jako współzależne elementy funkcjonowania przestrzeni lokalnej. Dostępność transportowa wpływa na jakość życia i stopień poczucia peryferyjności, a tym samym może pośrednio oddziaływać na relację człowiek–miejsce oraz na ocenę działań władz. Jednocześnie emocjonalne nastawienie do miejsca może modyfikować sposób interpretacji warunków infrastrukturalnych: osoby silniej zakorzenione mogą inaczej „wazyć” niedostatki usług, a także odmiennie oceniać wysiłki władz w warunkach ograniczeń strukturalnych. W badaniach nad dobrym rządzeniem na polskiej wsi ważnym kontekstem są także europeizacja i programy rozwoju obszarów wiejskich, które promowały podejścia partnerskie i sieciowe, z różnym skutkiem instytucjonalnym (Furmankiewicz i in. 2016).

W artykule przyjęto perspektywę, w której ocena dobrego rządzenia jest „wypadkową” zarówno relacji instytucjonalnych, jak i doświadczanych warunków funkcjonowania w przestrzeni lokalnej. Z tego powodu analiza skupia się na zależnościach między oceną rządzenia lokalnego, postrzeganą dostępnością transportową oraz przywiązaniem do gminy jako trzema komplementarnymi wymiarami życia na obszarach wiejskich. Dostępność transportowa, przywiązanie do miejsca oraz ocena rządzenia lokalnego są ze sobą powiązane w sposób złożony. Można się zatem spodziewać, że wyższa subiektywnie odczuwana dostępność transportowa oraz silniejsze zakorzenienie w miejscu będą korelować z wyższą oceną rządzenia lokalnego.

W artykule przyjęto model, w którym postrzegana dostępność transportowa oddziałuje na ocenę rządzenia lokalnego bezpośrednio – jako codziennie doświadczany rezultat działań lub zaniechań władz – oraz pośrednio, poprzez wpływ na możliwość korzystania z usług, poczucie sprawstwa i relację z miejscem. Przywiązanie do gminy pełni odrębną rolę interpretacyjną – stabilizuje oceny władz, ale może też podnosić oczekiwania co do jakości rządzenia. Typ gminy jest traktowany jedynie jako zmienna pomocnicza, a nie jako substytut peryferyjności.

METODY

Dane i dobór próby

Analizy opierają się na danych sondażu *Mieszkańcy wsi wobec współzarządzania gminą wiejską*, finansowanego ze środków rezerwy dziekana Wydziału Ekonomiczno-Socjologicznego Uniwersytetu Łódzkiego (nr 2121055000 ESG), przeprowadzonego metodą CATI w dniach 1–30 czerwca 2023 r. na ogólnopolskiej próbie 700 mieszkańców gmin wiejskich i terenów wiejskich gmin miejsko-wiejskich². Zastosowano dobór kwotowo-warstwowy. Próba była kwotowana według płci i wieku w każdym z 16 województw, tak aby struktura demograficzna badanych odpowiadała populacji mieszkańców terenów wiejskich w województwie. Województwo posłużyło jedynie jako rama doboru próby i nie zostało uwzględnione jako zmienna w analizie wyników. Taki schemat doboru ogranicza ryzyko, że obserwowane różnice w ocenach wynikają wyłącznie z odmiennej kompozycji demograficznej respondentów w poszczególnych częściach kraju.

Zmienne i operacjonalizacja

Zmienną zależną stanowił indeks rządzenia lokalnego (*Good Governance Index – GGI*). Został skonstruowany jako średnia ocen sześciu kluczowych aspektów procesu rządzenia: przejrzystości (uzasadnianie podejmowanych decyzji), wiarygodności (dotrzymywanie obietnic), rozliczalności (możliwość kontroli realizacji zadań przez mieszkańców), otwartości i inkluzywności (współpraca z osobami o odmiennych poglądach), partycypacji (zachęcanie mieszkańców do współdecydowania) oraz responsywności władz (reakcja na protesty mieszkańców i gotowość do zmiany decyzji)³. Każdy z tych sześciu elementów był oceniany przez respondentów na skali 0–6 (gdzie 0 oznaczało ocenę najniższą, a 6 najwyższą). Wskaźnik utworzono jako średnią arytmetyczną wartości poszczególnych zmiennych. Rzetelność wewnętrzną indeksu GGI oceniono za pomocą współczynnika alfa Cronbacha.

Dla sześciu pozycji składowych uzyskano wartość $\alpha = 0,893$, co wskazuje na wysoką spójność skali i uprawnia do traktowania jej jako jednowymiarowego indeksu syntetycznego. Analiza korelacji między pozycjami składowymi indeksu GGI wskazuje na spójną strukturę wewnętrzną tych pozycji. Wszystkie korelacje są dodatnie i statystycznie istotne ($p < 0,001$), przy czym żadna z pozycji nie wykazuje słabego związku z pozostałymi. Dodatkowo analiza rzetelności pozycji potwierdziła, że usunięcie którejkolwiek z sześciu zmiennych nie prowadziłoby do wzrostu współczynnika alfa Cronbacha, co uzasadnia włączenie wszystkich komponentów do syntetycznego indeksu GGI. W celu weryfikacji struktury latentnej indeksu GGI przeprowadzono eksploracyjną analizę czynnikową metodą głównych składowych. Wyniki wskazują na istnienie jednego dominującego czynnika (eigenvalue = 3,96), wyjaśniającego 65,9% całkowitej wariancji. Wszystkie sześć zmiennych składowych osiągnęło istotne ładunki czynnikowe dla tego czynnika (0,55–0,87), w tym zmienna dotycząca responsywności władz lokalnych. Nie stwierdzono empirycznych podstaw do wyodrębnienia odrębnego wymiaru responsywności, co uzasadnia traktowanie GGI jako jednowymiarowego indeksu procesu rządzenia lokalnego.

Zmienne niezależne (objaśniające) stanowiły indeksy oceny dostępności transportowej oraz zakorzenienie w gminie. Dobór tych dwóch wymiarów wyjaśniających miał charakter selektywny.

² Badanie obejmowało szerszą problematykę niż poruszana w niniejszym artykule.

³ Respondenci oceniali następujące elementy lokalnego zarządzania: 1. Przejrzystość i uzasadnianie podejmowanych decyzji przez władze gminy; 2. Konsekwentne realizowanie przez władze gminy złożonych obietnic; 3. Możliwość kontrolowania przez mieszkańców realizacji zadań władz gminy; 4. Otwartość władz na współpracę z tymi, którzy mają inne poglądy; 5. Zachęcanie mieszkańców i do angażowania się w wspólne decydowanie o wszystkich sprawach gminy, nawet tych, które leżą wyłącznie w gestii władz; 6. Prawdopodobieństwo, że władze gminy potraktowałyby poważnie taką aktywność protestacyjną mieszkańców i zmieniły zdanie lub cofnęły decyzję.

Pierwszy z nich reprezentuje funkcjonalny wymiar codziennego korzystania z przestrzeni lokalnej, drugi zaś wymiar relacyjny i tożsamościowy. Nie wyczerpują one pełnego katalogu determinant oceny funkcjonowania gminy, lecz pozwalają uchwycić dwa komplementarne mechanizmy szczególnie istotne z perspektywy mieszkańca: możliwość sprawnego działania w codzienności oraz emocjonalne zakorzenienie w miejscu.

W badaniu przyjęto szerokie rozumienie postrzeganej dostępności transportowej jako subiektywnej oceny warunków przemieszczania się. Wskaźnik dostępności transportowej odzwierciedla subiektywną ocenę warunków transportowych w gminie. Zbudowano go na podstawie dwóch pytań dotyczących satysfakcji ze stanu dróg lokalnych oraz z połączeń komunikacyjnych (transportu autobusowego/kolejowego). Każdą z tych ocen wyrażano w skali 0–6 (0 – bardzo źle, 6 – bardzo dobrze). Dla potrzeb analiz utworzono także łączny indeks dostępności transportowej jako średnią z obu ocen. Należy podkreślić, że jest to subiektywny wskaźnik zastępczy dostępności (*proxy*), bardziej oddający odczucia mieszkańców i ogólną satysfakcję z usług transportowych, niż obiektywnie mierzoną dostępność przestrzenną. W dalszej części artykułu dostępność transportowa zawsze odnosi się do tej subiektywnej miary. Ocena stanu dróg została włączona do indeksu, ponieważ w praktyce mieszkańców wsi jakość dróg współtworzy doświadczany koszt i wygodę dojazdu, również wtedy, gdy mobilność opiera się głównie na transporcie indywidualnym. Jednocześnie uznajemy, że bardziej kompletne ujęcie wymagałoby w przyszłości uwzględnienia czasu dojazdu, częstotliwości połączeń oraz dostępności samochodu w gospodarstwie domowym.

Przywiązanie do gminy zmierzono za pomocą sześciu stwierdzeń opisujących emocjonalny związek z miejscem zamieszkania. Respondenci oceniali m.in. satysfakcję z mieszkania w gminie, poczucie związku i dumy z gminy, żal na myśl o konieczności wyprowadzki oraz chęć polecenia gminy innym (ostatnią zmienną odwrócono w kodowaniu, ponieważ dotyczyła myślenia o wyprowadzce). Z tych pozycji utworzono indeks przywiązania (średnia z sześciu zmiennych); skala cechowała się wysoką spójnością wewnętrzną (α Cronbacha = 0,836), co uzasadnia wykorzystanie jej jako jednowymiarowego wskaźnika w analizach. W modelach uwzględniono także zmienną kontrolną – typ gminy (wiejska vs miejsko-wiejska) jako aspekt potencjalnie powiązany zarówno z oceną rządzenia lokalnego, jak i z percepcją dostępności i więzi z miejscem.

Metody analizy

Analizę przeprowadzono w trzech krokach. Po pierwsze, przedstawiono statystyki opisowe (średnia, odchylenie standardowe) indeksów rządzenia lokalnego, oceny dostępności transportowej i przywiązania do miejsca. Po drugie, porównano średnie wartości indeksów w podgrupach przestrzennych (typ gminy). Po trzecie, oszacowano modele regresji liniowej, w których indeks rządzenia lokalnego wyjaśniano zmiennymi dostępności transportowej i przywiązania do gminy przy kontroli typu zamieszkiwanej gminy.

Ze względu na przekrojowy charakter danych uzyskane zależności interpretowane są jako współwystępowanie ocen, a nie jako relacje o jednoznacznym charakterze przyczynowym. Zastosowana siedmiopunktowa skala ocen (0–6) została zinterpretowana jako kontinuum o wartości środkowej równej 3, przy czym wartości poniżej tej granicy oznaczają niski poziom badanego zjawiska, natomiast wartości powyżej – podwyższony poziom.

Charakterystyka respondentów

Większość respondentów mieszkała w gminach wiejskich (79%), a pozostali na obszarach wiejskich gmin miejsko-wiejskich (21%). W badaniu wzięło udział 348 kobiet i 352 mężczyzn. Dla porównania, według danych Statystyki Polski (GUS BDL), na obszarach wiejskich Polski w 2022 r. było ponad 7,619 mln mężczyzn i 7,658 mln kobiet, co wskazuje na niemal równy stosunek płci. Średni wiek badanych wynosił 47 lat. Najliczniejszą grupę wiekową stanowili respondenci w wieku 35–54 (39%), nieco mniej było osób mających 55 lat i starszych (37%), a najmniej młodych dorosłych w wie-

ku 18–34 lat (25%). Struktura wykształcenia próby wskazuje, że dominują respondenci ze średnim (47%) i wyższym wykształceniem (32%), z kolei z niższym wykształceniem (podstawowym lub zasadniczym zawodowym) stanowili 21% próby. Przewaga respondentów z wykształceniem średnim i wyższym ogranicza możliwość prostego uogólniania poziomów bezwzględnych na całą populację mieszkańców wsi i wymaga ostrożności interpretacyjnej, zwłaszcza przy porównywaniu średnich ocen. Z tego względu uzyskane wyniki interpretowane są przede wszystkim jako rozkład zależności pomiędzy zmiennymi, a nie jako pełny opis wszystkich grup społecznych zamieszkujących obszary wiejskie.

WYNIKI

Poszukując odpowiedzi na pierwsze pytanie problemowe, przeanalizowano kolejno poziomy ocen rządzenia lokalnego, przywiązania do gminy oraz percepcji dostępności transportowej wśród badanej populacji mieszkańców obszarów wiejskich.

Oceny poszczególnych wymiarów składających się na indeks GGI lokują się na zbliżonym, umiarkowanym poziomie (tabela 1). Najwyżej oceniono konsekwentne realizowanie przez władze gminy złożonych mieszkańcom obietnic (3,32). Relatywnie wysoko oceniono także prawdopodobieństwo potraktowania poważnie aktywności mieszkańców oraz zmiany decyzji przez władze gminy (3,26), a także przejrzystość i uzasadnianie podejmowanych decyzji (3,25). Najniższą średnią uzyskała otwartość władz na współpracę z osobami o odmiennych poglądach (3,15), co oznacza, że władze w tym zakresie są postrzegane jako najmniej gotowe do realizacji działań zgodnych z zasadami dobrego rządzenia.

Tabela 1. Statystyki opisowe zmiennych indeksu dobrego rządzenia lokalnego (GGI) (n = 700)

Table 1. Descriptive statistics of local good governance index (GGI) variables (n = 700)

Średnia <i>Mean</i>	Zmienne <i>Items</i>	Odchylenie standardowe <i>Standard Deviation</i>
Konsekwentne realizowanie przez władze gminy złożonych obietnic	3,32	1,549
Ocena prawdopodobieństwa, że władze gminy potraktowałyby poważnie aktywność mieszkańców i zmieniły decyzję wskutek interwencji mieszkańców	3,26	1,460
Przejrzystość i uzasadnianie podejmowanych decyzji przez władze gminy	3,25	1,543
Możliwość kontrolowania przez mieszkańców realizacji zadań władz gminy	3,23	1,520
Otwartość władz na współpracę z osobami o odmiennych poglądach	3,15	1,563
Zachęcanie mieszkańców do angażowania się i wspólnego decydowania	3,21	1,568

Źródło: opracowanie własne.

Source: own elaboration.

Choć mieszkańcy gmin miejsko-wiejskich oceniają nieznacznie wyżej proces rządzenia lokalnego w swoich gminach niż mieszkańcy gmin wiejskich (tabela 2), to różnica ta ma charakter marginalny i nie wskazuje na istotne zróżnicowanie oceny procesu rządzenia ze względu na typ gminy.

Ponadto, w celu sprawdzenia, czy ocena procesu rządzenia lokalnego różni się w zależności od typu gminy, zastosowano test t-Studenta dla prób niezależnych. Analiza nie wykazała istotnych statystycznie różnic pomiędzy gminami wiejskimi (średnia 3,22; odchylenie standardowe 1,26) a gminami miejsko-wiejskimi (średnia 3,31; odchylenie standardowe 1,16) przy $t(698) = -0,80$; $p = 0,425$.

Tabela 2. Średnie wartości wskaźnika dobrego rządzenia lokalnego ogółem i dla typów gmin**Table 2.** Average values of the overall and for the types of municipalities

Typ gminy <i>Type of municipality</i>	Średnia <i>Mean</i>	Odchylenie standardowe <i>Standard Deviation</i>
Wiejska (n = 551)	3,2175	1,26009
Miejsko-wiejska (n = 149)	3,3087	1,15687
Ogółem (n = 700)	3,2369	1,23860

Źródło: opracowanie własne.
Source: own elaboration.

Również wielkość efektu była znikoma (d Cohena = $-0,07$), co wskazuje, że miejsce zamieszkania (administracyjnie wyodrębnione) nie różnicuje istotnie postrzegania procesu rządzenia lokalnego mierzonego indeksem GGI.

Zgodnie z założeniami, przywiązanie do gminy stanowi jedną ze zmiennych wyjaśniających oceny rządzenia lokalnego. Respondenci deklarowali umiarkowanie wysoki poziom przywiązania do gminy (średnia indeksu 3,7 w skali 0–6). Najwyżej oceniono satysfakcję z zamieszkiwania w gminie (4,05). Stosunkowo wysokie wartości uzyskały również deklaracje odnoszące się do emocjonalnego związku z miejscem (3,87), a także poczucia żalu, gdyby nastąpiła konieczność opuszczenia gminy na stałe (3,80). O silnym przywiązaniu do gminy świadczy natomiast deklaracja stosunkowo rzadszych rozważań dotyczących ewentualnej wyprowadzki z gminy (po odwróceniu: 3,87). Natomiast najsłabszy okazał się wymiar „promocyjny”, czyli zachęcanie innych do osiedlenia się w gminie (2,83). Warto dodać, że przy tej pozycji odnotowano też największe zróżnicowanie odpowiedzi (odchylenie standardowe 2,06), podobnie wysokie dotyczyło pytania o myśli o wyprowadzce, tj. 2,04. Oznacza to, że opinie respondentów w tych kwestiach były najbardziej podzielone. Niektórzy bardzo chętnie poleciliby swoją gminę, podczas gdy inni zdecydowanie nie. Analogicznie, część badanych zupełnie nie myśli o wyprowadzce, ale są i tacy, którzy poważnie to rozważają.

Tabela 3. Statystyki opisowe zmiennych indeksu przywiązania do gminy (n = 700)**Table 3.** Descriptive statistics of variables of the attachment index to the commune (n = 700)

Zmienne <i>Items</i>	Średnia <i>Mean</i>	Odchylenie standardowe <i>Standard Deviation</i>
Poziom zadowolenia z zamieszkiwania w tej gminie	4,05	1,723
Częstotliwość myślenia o wyprowadzce z gminy (kodowanie odwrócone)	3,87	2,044
Poziom emocjonalnego związku z gminą	3,87	1,844
Poziom poczucia dumy, jeśli coś dobrego wydarzy się w gminie	3,84	1,826
Poziom poczucia żalu wyjazdu z gminy na stałe	3,80	1,958
Częstotliwość zachęcania innych do zamieszkania w tej gminie	2,83	2,057

Źródło: opracowanie własne.
Source: own elaboration.

Średnie wartości sumarycznego wskaźnika przywiązania do gminy okazały się niemal identyczne wśród badanych z gmin wiejskich, jak i miejsko-wiejskich (tabela 4). Ogółem średni poziom przywiązania do gminy wynosi około 3,71, co można uznać za wynik umiarkowanie wysoki i świadczący o dość silnej więzi mieszkańców ze swoją gminą.

Tabela 4. Średnie wartości sumarycznego wskaźnika przywiązania do gminy**Table 4.** Average values of the total attachment to the municipality

Typ gminy <i>Type of municipality</i>	Średnia <i>Mean</i>	Odchylenie standardowe <i>Standard Deviation</i>
Wiejska (n = 551)	3,7008	1,41017
Miejsko-wiejska (n = 149)	3,7427	1,45109
Ogółem (n = 700)	3,7098	1,41803

Źródło: opracowanie własne.

Source: own elaboration.

Trzeci z analizowanych wskaźników dotyczył subiektywnej oceny mieszkańców dotyczącej dostępności transportowej w zamieszkiwanej gminie. Ocena dotyczyła stanu dróg w gminie oraz połączeń komunikacyjnych (autobus/pociąg). Średnia ocena stanu dróg wśród ogółu badanych wyniosła 3,49 (tabela 5). Mieszkańcy gmin wiejskich oceniali ten element dostępności komunikacyjnej nieznacznie wyżej (3,51) niż mieszkańcy gmin miejsko-wiejskich (3,41).

Tabela 5. Statystyki opisowe zmiennych indeksu oceny dostępności transportowej**Table 5.** Descriptive statistics of transport accessibility index variables

Typ gminy <i>Type of municipality</i>	Stan dróg <i>Road condition</i>		Połączenia komunikacyjne <i>Communication Connections</i>	
	Średnia <i>Mean</i>	Odchylenie standardowe <i>Standard Deviation</i>	Średnia <i>Mean</i>	Odchylenie standardowe <i>Standard Deviation</i>
Wiejska (n = 551)	3,51	1,647	2,99	1,843
Miejsko-wiejska (n = 149)	3,41	1,759	3,26	1,879
Ogółem (n = 700)	3,49	1,671	3,05	1,853

Źródło: opracowanie własne.

Source: own elaboration.

Średnia ocena połączeń komunikacyjnych wyniosła 3,05, mieszkańcy gmin miejsko-wiejskich ocenili ten aspekt ich życia wyżej (3,26) niż mieszkańcy wiejskich (2,99). Średni poziom syntetycznego indeksu oceny dostępności komunikacyjnej wyniósł 3,27 (tabela 6), co odpowiada wartości nieznacznie powyżej środkowego punktu skali i wskazuje na umiarkowany poziom subiektywnie postrzeganej dostępności transportowej.

Tabela 6. Średnie wartości sumarycznego wskaźnika oceny dostępności transportowej**Table 6.** Average values of the aggregate transport accessibility assessment index

Typ gminy <i>Type of municipality</i>	Średnia <i>Mean</i>	Odchylenie standardowe <i>Standard Deviation</i>
Wiejska (n = 551)	3,2477	1,4884
Miejsko-wiejska (n = 149)	3,3356	1,60283
Ogółem (n = 700)	3,2664	1,51273

Źródło: opracowanie własne.

Source: own elaboration.

Analiza zależności pomiędzy obiema zmiennymi wykazała umiarkowaną dodatnią i statystycznie istotną korelację (ρ Spearmana = 0,469; $p < 0,001$), co oznacza, że wyższe oceny stanu dróg współwystępują z wyższymi ocenami połączeń komunikacyjnych, przy zachowaniu odrębności obu aspektów dostępności transportowej.

Uzyskane wyniki wskazują na umiarkowany poziom subiektywnie postrzeganej dostępności transportowej oraz na niższe oceny połączeń komunikacyjnych niż oceny stanu dróg. Na podstawie prezentowanych danych nie można jednak przesądzać, że wykluczenie komunikacyjne ma charakter selektywny ani że zmiany mobilności dotyczą w jednakowym stopniu wszystkich grup społecznych. W niniejszym artykule ograniczono się zatem do stwierdzenia, że percepcja transportu zbiorowego jest wyraźnie słabsza niż ocena infrastruktury drogowej, co może odzwierciedlać napięcie między poprawą warunków infrastrukturalnych a codziennym doświadczeniem mobilności. Relatywnie wyższe oceny stanu dróg, szczególnie w gminach wiejskich, kontrastują z istotnie niższymi ocenami transportu zbiorowego, co sugeruje, że poprawa infrastruktury drogowej nie przekłada się automatycznie na poprawę dostępności i mobilności dla wszystkich grup mieszkańców.

Niższe oceny połączeń komunikacyjnych w gminach wiejskich w porównaniu z gminami miejsko-wiejskimi mogą wskazywać na ograniczoną dostępność transportu zbiorowego na obszarach o rozproszonej zabudowie i mniejszej gęstości zaludnienia. Wynik ten pozostaje zgodny z wcześniejszymi badaniami wskazującymi, że mieszkańcy obszarów wiejskich częściej opierają codzienną mobilność na transporcie indywidualnym, podczas gdy dostępność transportu publicznego pozostaje silnie zróżnicowana przestrzennie (Guzik, Kołoś 2021; Komornicki i in. 2010). Uzyskane wyniki nie pozwalają jednak na bezpośrednią identyfikację skali ani społecznego zróżnicowania wykluczenia komunikacyjnego, dlatego interpretowane są wyłącznie jako ocena subiektywnie postrzeganej dostępności transportowej. Wyniki potwierdzają zasadność traktowania dostępności transportowej nie tylko jako kwestii infrastrukturalnej, lecz także jako istotnego wymiaru jakości życia i równości dostępu do usług publicznych na obszarach wiejskich.

Dążąc do uzyskania odpowiedzi na drugie pytanie problemowe, zbadano relacje kształtujące się między oceną rządzenia lokalnego, dostępnością transportową i zakorzeniem lokalnym badanych. Analiza współczynników korelacji Pearsona wykazała istotne statystycznie i dodatnie zależności pomiędzy wszystkimi analizowanymi indeksami. Indeks dostępności transportowej był umiarkowanie silnie skorelowany z indeksem oceny rządzenia lokalnego (GGI) ($r = 0,476$; $p < 0,001$) (tabela 7). Oznacza to, że wyższa subiektywna ocena dostępności transportowej współwystępuje z wyższą oceną rządzenia lokalnego. Indeks przywiązania do gminy również wykazywał istotną dodatnią zależność z GGI ($r = 0,419$; $p < 0,001$), wskazując, że silniejsza więź mieszkańców z gminą wiąże się z bardziej pozytywną oceną funkcjonowania władz lokalnych. Najsilniejszą zależność odnotowano pomiędzy indeksem dostępności transportowej a indeksem przywiązania do gminy ($r = 0,501$; $p < 0,001$), co sugeruje, że lepsza subiektywnie postrzegana dostępność transportowa współwystępuje z wyższym poziomem więzi mieszkańców z miejscem zamieszkania.

Aby zbadać wpływ obu czynników jednocześnie, przeprowadzono analizę regresji liniowej z indeksem GGI jako zmienną zależną. Rozważono dwa modele: (A) z dostępnością transportową i typem gminy jako predyktorami oraz (B) z dodatkowym uwzględnieniem przywiązania do gminy. Model B okazał się istotny ($F(3,696) = 85,89$; $p < 0,001$), wyjaśniając 26,7% wariancji oceny rządzenia lokalnego. Najsilniejszym predyktorem okazała się subiektywnie postrzegana dostępność transportowa ($\beta = 0,354$; $p < 0,001$). Istotny, lecz słabszy wpływ miało przywiązanie do gminy ($\beta = 0,241$; $p < 0,001$). Typ gminy nie wywierał istotnego wpływu na GGI ($p = 0,56$). Porównanie modeli regresji potwierdza, że dodanie zmiennej przywiązania nieco osłabia siłę związku dostępności z GGI (spadek β z 0,475 do 0,354), ale jednocześnie przywiązanie do gminy wywiera niezależny, istotny wpływ na ocenę rządzenia lokalnego. Model uwzględniający oba czynniki wyjaśniał większą część wariancji ocen ($R^2 = 0,267$) niż model bazowy z samą dostępnością ($R^2 = 0,227$).

Tabela 7. Współczynniki korelacji Pearsona między wskaźnikami dobrego rządzenia, oceny dostępności komunikacyjnej i przywiązania do gminy ($p < 0,001$; $n = 700$)**Table 7.** Pearson correlation coefficients between indicators of good governance, assessment of transport accessibility and attachment to the municipality ($p < 0,001$; $n = 700$)

Zmienne <i>Items</i>	Ocena dobrego rządzenia <i>Assessment of good governance</i>	Ocena dostępności transportowej <i>Transport Accessibility Assessment</i>
Ocena dostępności transportowej <i>Transport Accessibility Assessment</i>	0,476	—
Poziom przywiązania do gminy <i>Level of attachment to the municipality</i>	0,419	0,501

Źródło: opracowanie własne.

Source: own elaboration.

W modelu regresji obejmującym wyłącznie dostępność transportową oraz typ gminy, subiektywnie postrzegana dostępność transportowa okazała się silnym i istotnym predyktorem oceny procesu rządzenia lokalnego ($\beta = 0,475$; $p < 0,001$), przy braku istotnego wpływu typu gminy. Model ten wyjaśniał 22,7% wariancji GGI. Po włączeniu do modelu przywiązania mieszkańców do gminy siła wpływu dostępności transportowej uległa osłabieniu ($\beta = 0,354$), jednak pozostała istotna statystycznie. Przywiązanie do gminy okazało się dodatkowym, niezależnym predyktorem GGI ($\beta = 0,241$; $p < 0,001$). Po uwzględnieniu przywiązania do gminy siła związku dostępności z GGI słabnie, ale pozostaje istotna.

Tabela 8. Modele regresji liniowej z wykorzystaniem indeksów GGI ($n = 700$)**Table 8.** Linear regression models using indices GGI ($n = 700$)

Zmienne <i>Items</i>	Model A <i>Model A</i>	Model B <i>Model B</i>
Ocena dostępności transportowej (indeks)	0,389*** (0,475)	0,290*** (0,354)
Przywiązanie do gminy (indeks)	—	0,211*** (0,241)
Typ gminy (0 = wiejska, 1 = miejsko-wiejska)	0,057 (0,019)	0,057 (0,019)
Stała	1,954***	1,496***
R ²	0,227	0,27
Skorygowane R ²	0,224	0,267
F	102,12***	85,89***

* $p < 0,05$ ** $p < 0,01$ *** $p < 0,001$ Uwaga: w tabeli podano współczynniki niestandardyzowane B, a w nawiasach wartości współczynników standaryzowanych β .

Źródło: opracowanie własne.

Source: own elaboration.

W celu odpowiedzi na trzecie pytanie badawcze, zbadano, czy siła zależności między dostępnością transportową i przywiązaniem a oceną rządzenia lokalnego różni się w zależności od typu gminy. W tym celu do modelu regresji wprowadzono interakcje (dostępność $\times$ typ gminy; przywiązanie $\times$ typ gminy). Obie zmienne interakcyjne okazały się statystycznie nieistotne ($p = 0,895$; $p = 0,227$), co

wskazuje, że wpływ dostępności i przywiązania na ocenę rządzenia jest podobny w gminach wiejskich i miejsko-wiejskich.

Jednoczesne uwzględnienie postrzeganej dostępności transportowej i przywiązania do gminy w modelu okazało się zasadne, ponieważ choć zmienne te są ze sobą dodatnio skorelowane, nie są tożsame i reprezentują odrębne wymiary doświadczenia lokalnego. Dodanie przywiązania do modelu osłabia, lecz nie eliminuje wpływu dostępności transportowej, co wzmacnia interpretację o częściowo niezależnym działaniu obu mechanizmów. Wyniki modeli należy zatem interpretować jako współwystępowanie ocen, a nie jako dowód zależności przyczynowych.

DYSKUSJA

Uzyskane wyniki wskazują, że ocena rządzenia lokalnego na obszarach wiejskich jest silnie powiązana z codziennie doświadczanymi warunkami funkcjonowania w przestrzeni lokalnej. W literaturze dotyczącej dobrego rządzenia akcentuje się zwykle znaczenie przejrzystości, rozliczalności, skuteczności, partycypacji i jakości instytucji publicznych (Rothstein, Teorell 2008; Kaufmann i in. 2010). Wyniki badania sugerują jednak, że mieszkańcy nie oceniają rządzenia lokalnego wyłącznie przez pryzmat formalnych procedur i norm instytucjonalnych. Oceny te są także zakorzenione w praktycznych doświadczeniach życia codziennego, w tym w możliwościach sprawnego przemieszczania się, korzystania z usług i funkcjonowania w lokalnej przestrzeni. Wobec powyższego, artykuł wpisuje się w podejście wskazujące, że jakość rządzenia ma wymiar terytorialny i jest oceniana przez obywateli na podstawie skutków odczuwanych w miejscu zamieszkania (Charron i in. 2014; Rodríguez-Pose 2020).

Szczególnie silny związek postrzeganej dostępności transportowej z oceną rządzenia lokalnego można interpretować jako przejaw praktycznego charakteru tej zmiennej. Dostępność transportowa odnosi się do podstawowych możliwości poruszania się: dojazdu do pracy, szkoły, usług publicznych, instytucji administracyjnych, opieki zdrowotnej czy miejsc aktywności społecznej. Dla mieszkańców może być więc czytelnym wskaźnikiem sprawczości i skuteczności systemu lokalnego, nawet jeśli nie wszystkie elementy transportu pozostają wyłącznie w kompetencjach władz gminnych. Wynik ten uzupełnia klasyczne ujęcia dostępności, w których podkreśla się znaczenie czasu, kosztu, odległości i rozmieszczenia usług (Geurs, van Wee 2004), o wymiar percepcyjny, akcentowany w badaniach nad *perceived accessibility* (Lättman i in. 2016). Z punktu widzenia mieszkańca istotne jest nie tylko to, czy infrastruktura lub usługa istnieje, lecz także to, czy jest postrzegana jako realnie dostępna i użyteczna w codziennym życiu.

Jednocześnie wynik ten należy interpretować ostrożnie. Zastosowany wskaźnik nie mierzy obiektywnej dostępności przestrzennej, lecz subiektywnie ocenionych warunków transportowych. Włączenie oceny stanu dróg do tego wskaźnika jest uzasadnione specyfiką mobilności wiejskiej, w której transport indywidualny pozostaje ważnym elementem codziennych przemieszczeń. Jakość dróg współtworzy więc doświadczaną dostępność, zwłaszcza tam, gdzie możliwość korzystania z usług zależy od samochodu. Równocześnie niższe oceny połączeń autobusowych i kolejowych wskazują, że względnie dobra ocena infrastruktury drogowej nie musi oznaczać wysokiej dostępności dla osób niekorzystających z transportu indywidualnego. W tym sensie wyniki nie pozwalają na diagnozę skali wykluczenia transportowego, ale pokazują, że percepcja transportu zbiorowego pozostaje istotnym elementem oceny warunków życia na wsi.

Przywiązanie do miejsca pełni w badaniu inną funkcję interpretacyjną niż dostępność transportowa. Nie odnosi się bezpośrednio do możliwości działania, lecz do emocjonalnej i tożsamościowej relacji mieszkańców z gminą. Literatura dotycząca *place attachment* wskazuje, że więź z miejscem obejmuje komponenty emocjonalny, poznawczy i behawioralny oraz kształtuje sposób interpreto-

wania lokalnych doświadczeń (Scannell, Gifford 2010; Lewicka 2011). W tym kontekście dodatni związek przywiązania do gminy z oceną rządzenia lokalnego można rozumieć nie jako prosty efekt większej „lojalności” wobec władz, lecz jako przejaw osadzenia ocen instytucji w szerszej relacji człowiek–miejsce. Mieszkańcy silniej związani z gminą mogą inaczej interpretować działania władz, lokalne ograniczenia i jakość usług publicznych, ponieważ oceniają je przez pryzmat identyfikacji z miejscem oraz oczekiwań wobec wspólnoty lokalnej.

Najważniejsze znaczenie teoretyczne ma jednak relacja między dostępnością transportową, przywiązaniem do miejsca i oceną rządzenia lokalnego. Osłabienie związku między dostępnością transportową a oceną rządzenia po uwzględnieniu przywiązania do gminy sugeruje, że wymiar funkcjonalny i relacyjny częściowo się nakładają. Można to interpretować jako przesłankę wskazującą, że warunki codziennego funkcjonowania w przestrzeni lokalnej współkształtują nie tylko ocenę władz, lecz także relację mieszkańców z miejscem zamieszkania. Jednocześnie utrzymanie istotności obu zmiennych wskazuje, że nie są one tożsame. Przywiązania do miejsca nie można redukować do satysfakcji z warunków życia, a oceny dostępności transportowej nie można traktować jako pełne wyjaśnienia ocen rządzenia. Oba wymiary tworzą raczej komplementarne mechanizmy: funkcjonalny, związany z możliwością działania w przestrzeni, oraz relacyjny, związany z identyfikacją i zakorzenieniem.

Brak istotnych różnic między mieszkańcami gmin wiejskich i terenów wiejskich gmin miejsko-wiejskich jest istotny z punktu widzenia interpretacji wyników. Sugeruje on, że administracyjna klasyfikacja jednostek nie różnicuje w sposób znaczący badanych mechanizmów oceny rządzenia lokalnego. Wynik ten nie powinien jednak być odczytywany jako dowód jednorodności obszarów wiejskich. Przeciwnie, wskazuje raczej na ograniczoną użyteczność prostego podziału administracyjnego w wyjaśnianiu społecznych ocen rządzenia. W świetle badań nad zróżnicowaniem obszarów wiejskich bardziej adekwatne mogłyby być miary funkcjonalne, odnoszące się do położenia względem ośrodków miejskich, poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego, dostępności usług lub rzeczywistych wzorców mobilności (Brown, Schafft 2011; Komornicki i in. 2010; Rosik 2012). W niniejszym badaniu typ gminy pełnił zatem funkcję pomocniczą, a nie wyjaśniającą.

Wyniki należy również odnieść do szerszej debaty nad rządzeniem lokalnym na obszarach wiejskich. Badania nad polską wsią pokazują, że jakość rządzenia lokalnego zależy nie tylko od formalnych instytucji, lecz także od relacji społecznych, zdolności władz do reagowania na potrzeby mieszkańców oraz lokalnych warunków rozwoju (Guzal-Dec i in. 2020; Kniec, Goszczyński 2022; Marks-Krzyszkowska, Rudolf 2024). Niniejsze badanie rozwija ten nurt, pokazując, że oceny rządzenia lokalnego są powiązane zarówno z funkcjonalnymi warunkami życia jak i z emocjonalnym zakorzenieniem mieszkańców. Oznacza to, że dobre rządzenie na obszarach wiejskich powinno być analizowane nie tylko jako jakość procedur i instytucji, lecz także jako społecznie doświadczana zdolność lokalnego systemu do podtrzymywania codziennego funkcjonowania mieszkańców.

Interpretując wyniki, należy uwzględnić ograniczenia badania. Przyjęty podział na gminy wiejskie oraz tereny wiejskie gmin miejsko-wiejskich nie jest w niniejszym artykule traktowany jako miara peryferyjności ani suburbanizacji – ma charakter porządkujący i pomocniczy. Ponieważ w przeprowadzonych analizach różnice między badanymi grupami nie okazały się istotne statystycznie, typ administracyjny gminy interpretujemy wyłącznie jako tło analizy, a nie jako jej główną oś wyjaśniającą. Zastosowanie danych przekrojowych nie pozwala także na jednoznaczne wnioskowanie o kierunku zależności przyczynowych, a wykorzystanie miar subiektywnych nie zastępuje analiz opartych na wskaźnikach obiektywnych. Dalsze badania mogłyby integrować oba podejścia, a także uwzględniać zróżnicowanie wewnątrzregionalne oraz dynamikę zmian dostępności transportowej i ocen dobrego rządzenia w czasie.

Zastosowanie miar subiektywnych jest celowe, gdyż celem badania była analiza percepcji mieszkańców, a nie techniczna ocena jakości infrastruktury transportowej. Badanie koncentrowało się na społecznym wymiarze analizowanych zjawisk, dlatego nie uwzględniono obiektywnych miar prze-

strzennych, które mogłyby stanowić przedmiot dalszych analiz. Celem artykułu nie była szczegółowa analiza regionalna w układzie województw, lecz identyfikacja ogólnych mechanizmów społeczno-przestrzennych. Jednocześnie w modelach regresji nie uwzględniono zmiennych społeczno-demograficznych, ponieważ celem badania nie była identyfikacja indywidualnych determinant ocen rządzenia lokalnego, lecz analiza zależności pomiędzy trzema konstruktami percepcyjnymi: oceną rządzenia, przywiązaniem do miejsca oraz postrzeganą dostępnością transportową. W próbie nieco nadreprezentowane były osoby z wykształceniem średnim i wyższym, co może sprzyjać większej aktywności obywatelskiej oraz bardziej świadomej ocenie funkcjonowania władz lokalnych.

PODSUMOWANIE

Celem artykułu była analiza zależności pomiędzy oceną rządzenia lokalnego a subiektywnie postrzeganą dostępnością transportową oraz przywiązaniem do miejsca zamieszkania wśród mieszkańców obszarów wiejskich w Polsce. W badaniu skoncentrowano się na identyfikacji czynników kształtujących społeczne postrzeganie jakości funkcjonowania władz lokalnych, ze szczególnym uwzględnieniem codziennych doświadczeń związanych z mobilnością oraz relacją mieszkańców z miejscem zamieszkania. Analiza wykazała, że zarówno subiektywnie postrzegana dostępność transportowa, jak i przywiązanie do gminy były istotnie i dodatnio powiązane z oceną rządzenia lokalnego. W modelach regresji dostępność transportowa okazała się najsilniejszym predyktorem GGI, natomiast przywiązanie do miejsca wywierało niezależny, choć słabszy wpływ na ocenę funkcjonowania władz lokalnych. Uwzględnienie przywiązania do gminy w modelach regresji osłabiło siłę związku między dostępnością transportową a oceną lokalnego rządzenia. Mimo to relacja ta pozostawała statystycznie istotna. Zatem oba analizowane wymiary współwystępują jako komplementarne elementy społeczno-przestrzennego kontekstu rządzenia lokalnego, a ich wpływ na oceny mieszkańców nie ma charakteru wzajemnie wykluczającego się.

Przeprowadzone analizy nie wykazały istotnych różnic w ocenie rządzenia lokalnego pomiędzy mieszkańcami gmin wiejskich a terenów wiejskich gmin miejsko-wiejskich. Oznacza to, że formalny typ jednostki administracyjnej nie stanowi kluczowego czynnika różnicującego społeczne postrzeganie rządzenia lokalnego. Dalsze badania powinny korzystać z dokładniejszych miar położenia względem ośrodków miejskich oraz poziomu rozwoju społeczno-gospodarczego.

Oceny mieszkańców są w większym stopniu związane z doświadczanymi warunkami funkcjonowania w przestrzeni lokalnej niż z administracyjną klasyfikacją gminy. Wyniki badania wskazują, że ocena rządzenia lokalnego na obszarach wiejskich jest w istotnym stopniu zakorzeniona w codziennych doświadczeniach mieszkańców, a nie wyłącznie w formalnych rozwiązaniach instytucjonalnych. Subiektywnie postrzegana dostępność transportowa stanowi ważny punkt odniesienia w ocenie skuteczności, sprawczości i responsywności władz lokalnych, pełniąc rolę jednego z kluczowych komponentów doświadczanej spójności terytorialnej. Jednocześnie relacja mieszkańców z miejscem zamieszkania, wyrażona poprzez poziom przywiązania do gminy, modyfikuje sposób interpretacji działań władz lokalnych, współtworząc społeczny kontekst ocen rządzenia. Uzyskane wyniki potwierdzają zasadność ujmowania rządzenia lokalnego jako procesu osadzonego w przestrzennie zróżnicowanych doświadczeniach życia codziennego, a nie jedynie jako zbioru formalnych procedur administracyjnych.

Literatura

Bovaird T., Löffler E., 2003, Evaluating the quality of public governance: Indicators, models and methodologies, *International Review of Administrative Sciences*, 69(3), 313–328, DOI: 10.1177/002085230369300.

- Brown D.L., Schafft K.A., 2011, *Rural people and communities in the 21st century: Resilience and transformation*, Polity Press, Cambridge.
- Charron N., Dijkstra L., Lapuente V., 2014, Regional governance matters: Quality of government within European Union member states, *Regional Studies*, 48(1), 68–90.
- Charron N., Lapuente V., Rothstein B., 2013, *Quality of government and corruption from a European perspective: A comparative study*, Edward Elgar, Cheltenham.
- Douglas D.J., 2018, Governance in rural contexts: Toward the formulation of a conceptual framework, *EchoGeó*, 43, DOI: 10.4000/echogeo.15265.
- Farrington J., Farrington C., 2005, Rural accessibility, social inclusion and social justice: towards conceptualisation, *Journal of Transport geography*, 13(1), 1–12, DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2004.10.002.
- Fałkowski J., 2013, Political accountability and governance in rural areas, *Journal of Rural Studies*, 32, 123–134, DOI: 10.1016/j.jrurstud.2013.04.008.
- Furmankiewicz M., Jańczak K., Macken-Walsh A., 2016, The impact of EU governance and rural development policy on the development of the third sector in rural Poland: A nation-wide analysis, *Journal of Rural Studies*, 43, 225–234, DOI: 10.1016/j.jrurstud.2015.12.011.
- Geurs K.T., van Wee B., 2004, Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: Review and research directions, *Journal of Transport Geography*, 12(2), 127–140, DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005.
- Gieling J., Haartsen T., Vermeij L., 2019, Village facilities and social place attachment in the rural Netherlands, *Rural Sociology*, 84(1), 66–92, DOI: 10.1111/ruso.12213.
- Goodwin M., 1998, The governance of rural areas: Some emerging research issues and agendas, *Journal of Rural Studies*, 14(1), 5–12, DOI: 10.1016/S0743-0167(97)00043-0.
- Guzal-Dec D., Zbucki Ł., Kuś A., 2020, Good governance in strategic planning of local development in rural and urban-rural gminas of the eastern peripheral voivodeships of Poland, *Bulletin of Geography. Socio-Economic Series*, 50, 101–112, DOI: 10.2478/bog-2020-0035.
- Guzik R., Kołós A., 2021, Dostępność obszarów wiejskich do miast powiatowych w Polsce transportem publicznym w 2019 roku, *Przegląd Geograficzny*, 93(2), 181–206, DOI: 10.7163/PrzG.2021.2.3.
- Kaufmann D., Kraay A., Mastruzzi M., 2010, *The Worldwide Governance Indicators: Methodology and analytical issues*, World Bank Policy Research Working Paper, Washington.
- Kniec W., Goszczyński W., 2022, *Local Horizons of Governance. Social Conditions for Good Governance in Rural Development in Poland*, European Countryside, 1, 27–50, DOI: 10.2478/euco-2022-0002.
- Komornicki T., Rosik P., Śleszyński P., Stępnia M., Wiśniewski R., 2010, *Dostępność przestrzenna jako przesłanka kształtowania polskiej polityki transportowej*, Biuletyn KPZK PAN, 241, KPZK PAN, Warszawa.
- Krajowa Strategia Rozwoju Regionalnego 2030. Regiony – Miasta – Obszary wiejskie, 2019, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej, Warszawa, <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WMP20190001060/O/M20191060.pdf> (dostęp: 10.01.2026).
- Lättman K., Olsson L.E., Friman M., 2016, Development and test of the Perceived Accessibility Scale (PAC) in public transport, *Journal of Transport Geography*, 54, 257–263, DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2016.06.015.
- Lättman K., Olsson L.E., Friman M., 2018, A new approach to accessibility—Examining perceived accessibility in contrast to objectively measured accessibility in daily travel, *Research in Transportation Economics*, 69, 501–511, DOI: 10.1016/j.retrec.2018.06.002.
- Lewicka M., 2011, Place attachment: How far have we come in the last 40 years?, *Journal of Environmental Psychology*, 31(3), 207–230, DOI: 10.1016/j.jenvp.2010.10.001.
- Manzo L.C., Perkins D.D., 2006, Neighborhoods as common ground: The importance of place attachment to community participation and planning, *Journal of Planning Literature*, 20(4), 335–350, DOI: 10.1177/088541220528616.
- Marks-Krzyszowska M., Rudolf W., 2024, Basic values of local good governance in rural areas in Poland. *Zeszyty Naukowe, Organizacja i Zarządzanie*, 193, 77–97, DOI: 10.29119/1641-3466.2024.193.5.
- Mendez C., Bachtler J., 2024, The quality of government and administrative performance: explaining Cohesion Policy compliance, absorption and achievements across EU regions, *Regional Studies*, 58(4), 690–703, DOI: 10.1080/00343404.2022.2083593.

- Moleman M.L., Kroesen M., 2025, Exploring the interplay of transport, social, and geographical disadvantages and its effect on perceived inaccessibility, *Journal of Transport Geography*, 123, DOI: 10.1016/j.jtrangeo.2025.104151.
- Ostrom E., 1996, Crossing the great divide: Coproduction, synergy, and development, *World development*, 24(6), 1073–1087.
- Pierre J., Peters B.G., 2000, *Governance, politics and the state*, Macmillan / St. Martin's Press, London–New York.
- Płachta D., Parol A., 2025, Ocena funkcjonowania wybranych elementów systemu transportowego gminy Dobra (Szczecińska), *Space – Society – Economy*, 36, 163–188, DOI: 10.18778/1733-3180.36.08.
- Rodríguez-Pose A., 2013, Do Institutions Matter for Regional Development?, *Regional Studies*, 47(7), 1034–1047, DOI: 10.1080/00343404.2012.748978.
- Rodríguez-Pose A., 2020, Institutions and the fortunes of territories, *Regional Science Policy & Practice*, 12(3), 371–386, DOI: 10.1111/rsp3.12277.
- Rothstein B., Teorell J., 2008, What is quality of government? A theory of impartial government institutions, *Governance*, 21(2), 165–190, DOI: 10.1111/j.1468-0491.2008.00391.x.
- Rosik P., 2012, *Dostępność lądowa przestrzeni Polski w wymiarze europejskim*, Prace Geograficzne IGiPZ PAN, 227, IGiPZ PAN, Warszawa.
- Scannell L., Gifford R., 2010, Defining place attachment: A tripartite organizing framework, *Journal of Environmental Psychology*, 30(1), 1–10, DOI: 10.1016/j.jenvp.2009.09.006.
- Strategia zrównoważonego rozwoju wsi, rolnictwa i rybactwa 2030*, 2019, Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi, Warszawa, <https://dziennikustaw.gov.pl/M2019000115001.pdf> (dostęp: 10.01.2026).
- UNDP, 2014, *Governance for sustainable development*, United Nations Development Programme, <https://www.undp.org/publications/discussion-paper-governance-sustainable-development> (dostęp: 05.02.2026).
- UNICEF Polska, 2020, *Dojazdy uczniów do szkół. Wykluczenie transportowe dzieci i młodzieży w Polsce*, UNICEF Polska, Warszawa.
- Wilkin J., 2013, *Kategoria jakości rządzenia w naukach społecznych – zagadnienia metodologiczne*, [w:] Wilkin J. (red.), *Jakość rządzenia w Polsce*, Scholar, Warszawa.
- Wilkin J., Fabrowska P., Hardt Ł., Kaczor T., Mackiewicz M., Michorowska B., Węclawska D., 2008, *Badanie dotyczące stworzenia systemu wskaźników dla oceny realizacji zasady good governance w Polsce. Raport końcowy*, ECORYS, Warszawa, https://www.ewaluacja.gov.pl/media/24067/ggov_042.pdf (dostęp: 05.01.2025).